



Torowiska pod kontrolą

2018-03-26

W ciągu trzech lat tory w Krakowie będą w stanie wymagającym jedynie bieżącego utrzymania - tak zakładają plany remontowe Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Sytuacja na torach nie odbiega od tej w innych miastach.

Kraków ma dziś 194 km pojedynczych torów, którymi poruszają się tramwaje wożące codziennie ok. 750 tys. pasażerów każdego dnia. Tory, które wymagają kapitalnego remontu, to obecnie ok. 38 km pojedynczego toru, a więc niespełna 20 proc. całości. Pozostałe szyny są w bardzo dobrym lub dobrym stanie, albo też regularnie po przeprowadzeniu bieżących napraw do takiego stanu są doprowadzane.

ZIKiT oraz wynajęta do utrzymania torowisk firma, regularnie uaktualnia stan torowisk i wyznacza planowe prace remontowe. W tym roku przeprowadzone zostały takie prace m.in. na rozjazdach pod Filharmonią (w weekend 17 i 18 marca), albo na węźle w Łagiewnikach. Awaria, do jakiej doszło na węźle przy ul. Gertrudy, przytrafiła się na krótko przed planowanymi pracami remontowymi - prace naprawcze będą tam jeszcze kontynuowane.

W najbliższym czasie do remontu skierowane zostanie także torowisko w ul. Bieńczyckiej, które jest dziś jednym z gorszych w Krakowie. Przy okazji modernizacji szyn do Bronowic (torowisko między pl. Inwalidów a ul. Rydla także wymaga wymiany) prowadzone będą prace na ul. Karmelickiej - stan torowiska nie wymaga tam pilnej reakcji, ale ZIKiT chce wykorzystać fakt, że trasa do Bronowic i tak będzie nieczynna. O tym, kiedy rozpocznie się modernizacja dowiemy się w najbliższych dniach po ogłoszeniu wyników przetargu.

W najbliższych dniach ogłoszone będzie również zamówienie na modernizację ul. Krakowskiej - wraz z tymi pracami prowadzona będzie wymiana rozjazdów na skrzyżowaniu z ul. Dietla, a także naprawa rozjazdów pod Koroną. Odłożone w czasie są na razie jedynie plany przebudowy w al. Solidarności i w ul. Kościuszki. Inwestycje te mają być jednak zakończone do 2021 r. Po przeprowadzeniu tych zadań, tory w Krakowie będą wymagały już tylko bieżących prac utrzymaniowych.

W ostatnich dwóch latach inspektorzy ZIKiT obserwują wzrost zużycia szyn, szczególnie na rozjazdach i łukach. Jest to spowodowane intensywnymi pracami modernizacyjnymi, co spowodowało wzrost przejazdów tramwajów przez część węzłów, przez które wyznaczono trasy objazdowe.

Jednocześnie na krakowskich torowiskach pojawił się nowy tabor o charakterystyce znacznie odbiegającej od dotychczas stosowanych rozwiązań. Duże znaczenie w tym przypadku ma również stosowanie na kołach jezdnych wózków tramwajowych twardszych obręczy kół.

Z różnych przyczyn w 2018 r. doszło w sumie do 22 wykolejeń. W 2017 r. było ich 74, zaś rok wcześniej 56. Jeśli porównać to z innymi miastami sytuacja nie odbiega radykalnie od normy. W Warszawie dochodzi średnio do paru wykolejeń na miesiąc, mniej niż w Krakowie, ale też nigdzie poza naszym miastem nie ma tak wielkiej liczby ostrych łuków, co sprzyja obniżeniu stanu szyn. Z tego też



**Magiczny
Kraków**

powodu Kraków stosuje coraz twardsze szyny i łuki.

Stan szyn w Krakowie codziennie obserwuje pięć brygad odpowiedzialnych za utrzymanie torowisk.

Do niedawna remontowano i modernizowano po ok. 15 km pojedynczych torowisk rocznie. Teraz tempo prac jest zwiększane – modernizacji będzie podlegać, co najmniej 18 km torowisk rocznie. Z tego też powodu systematycznie zwiększane są środki na remonty. W 2015 r. było to 14,5 mln zł, w 2016 r. 16,7 mln zł, w 2017 już blisko 19 mln zł, a w 2018 r. zakładane wydatki to ok. 30 mln zł (nie licząc inwestycji w modernizację).

Zwiększanie tempa robót na torowiska nie jest proste. Jednorazowe zwiększenie puli środków nie przyniosłoby efektów. Na rynku pracuje ograniczona liczba firm, które są gotowe podjąć się prac remontowych i inwestycji na torowiskach. Jednocześnie zaś coraz intensywniej swoje prace modernizacyjne prowadzą PKP Polskie Linie Kolejowe – rośnie więc liczba zamówień na nowe rozjazdy, łuki. Zamówienia trzeba planować z dużym wyprzedzeniem. Jednocześnie zwiększona liczba inwestycji związana z kończącym się okresem finansowania unijnego podnosi ceny.